DOCUMENT: 830-307/006

FEDERAL-PROVINCIAL CONFERENCE OF MINISTERS AND DEPUTY MINISTERS OF AGRICULTURE

DIRECTIONS IN AGRICULTURAL TRANSPORT POLICY

ONTARIO / PRINCE EDWARD ISLAND

TORONTO, ONTARIO
July 12-13, 1988

DIRECTIONS IN AGRICULTURAL TRANSPORT POLICY

prepared for

Federal-Provincial Conference of Ministers

and Deputy Ministers of Agriculture

July 11-13, 1988

Toronto

Ontario Ministry of Agriculture and Food

and

Prince Edward Island Department of Agriculture

DIRECTIONS IN AGRICULTURAL TRANSPORT POLICY

Introduction

With the exception of the Soviet Union, Canada has the greatest east-west breadth of any country in the world. Coping with distance has presented Canadians with numerous problems and continues to do so. Canada's vast distance continues to shape its economic, social and political institutions and development. In turn, transport has commonly been used as a tool of economic and social policy.

The high bulk and weight of agricultural output makes transport a high cost item for Canadian farmers. Accordingly, Canadian farmers have, over the years attempted to influence both general transport policy and transport policy specific to agriculture. Past policy decisions taken have significantly affected interregional competitiveness within Canada, and influenced the commodity mix produced in each region, as will changes in these policies.

Recently, a change of direction in general transport policy has taken place. The new National Transport Act (NTA), the new federal Motor Vehicle Transport Act (MVTA) and amendments to the Shipping Conference Exemptions Act have all favoured market rather than regulatory outcomes on the questions of what services will be provided, where they will be available, by whom will they be provided, and at what price these services will be provided. It is to be expected that pressures will build to make similar changes in these transport policies specific to agriculture.

While it is recognized that federal and provincial Transport Ministers lead on transport questions, it is fundamentally important that federal and provincial Ministers of Agriculture play a role in shaping policy so the legitimate needs of agriculture will be taken into account. Collectively, the Ministers of Agriculture also have a role to play in planning the adjustment to these changes.

Changes in National Legislation

The framers of the new transport legislation have favoured market solutions over regulated solutions on the basis of the belief that freer entry and exit will yield an overall transport system that is more efficient and less costly to shippers. It was recognized that not every shipper will benefit from the change and accordingly the NTA contains provisions under which those who lose as a consequence of change may receive partial compensation.

Specifically, the NTA and the MVTA now permit easier entry and exit by carriers and have eased the conditions under which particular services may be dropped and added. Where formerly a potential entrant to a profitable interprovincial trucking route would be required to show that the service was needed to serve the public necessity and convenience, today the MVTA provides that a carrier need only demonstrate competence in order to be awarded access to a route. Most provinces are now adopting similar rules for intraprovincial trucking.

Added provisions have been incorporated within the NTA under which the federal, provincial and local governments may each provide subsidies needed to maintain an uneconomic rail service deemed to be essential. Also, the federal government may now provide temporary assistance to shippers to lessen the burden of adjustment to new conditions.

In addition, rate determination is now more purely a market function. Carriers have more liberty to set rates subject only to control provided by existing and potential competition and by the knowledge that rates set too high may drive the shipper out of business. Negotiations between carriers and shippers and the resulting price or route determinations may now be confidential. It is possible for those shipping large quantities to receive lower rates than other shippers.

The drive toward market-driven solutions has its parallel in the recently formulated National Agricultural Strategy which proposes "a long-term thrust to create a market-driven food industry". It is clear that there is something contradictory in speaking of a market- driven food industry if it is based on the maintenance of overly subsidized transport for agricultural output.

As noted above, control over price and availability of transport has been a commonly used tool of Canadian agricultural policy. The Crownest rates and payment of the Crow benefit, the At and East rates, Feed Freight Assistance and the Minimum Compensatory Rates are all examples of specifically agricultural policies affecting the price and/or availability of transport. These, too, have been studied and recommendations for change have been made by the Neilson Committee and others. For various reasons many of these recommendations for change have been deferred, but the thrust contained in the NTA may also lead to change in agricultural transport policy.

International Developments

Until recently, Canadian transport policy has remained largely a question to be decided without consideration of the international community. Canada, along with the other nations, has been free to formulate its transport policy without being subjected to international pressure.

This is now changing. Where formerly the General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) confined itself to commodity questions, the current Uruguay round will examine service questions as well. Further, in the U.S.-Canada Free Trade Agreement, note has been taken of the subsidy element contained in the Western Grain Transportation Act (WGTA). Canada has agreed that grain and feed shipments from the west coast to the U.S. will not be eligible for the WGTA subsidy and the WGTA subsidy will be taken into account in the calculations to be made preparatory to free trade in grain entering into force. Moreover, transport subsidies have already been discussed in the context of efforts at the GATT to reduce the barriers to trade in agricultural commodities.

The international concern with transport, as with other subsidies, is clear. If one nation subsidizes the production and/or sale of a commodity, this reduces the price, market share and income which may be achieved by producers in another country. Such subsidization also tends to interfere with location of production on the basis of comparative advantage. Of course, this is true within countries as well. A subsidy to one group of producers adversely affects producers of the same commodity who are not eligible for the subsidy.

CONCERNS

Abandonment of Service

The new NTA makes abandonment of rail service easier. The intention is to allow uneconomic services to lapse. It must be recognized that some Canadian communities will lose service. Some communities will lose elevators. Some producers will need to truck their product further to reach the railroad. Some roads will need to be upgraded and some rail workers will lose their employment. This is not to say that the future should be frozen in the mould of the past but rather there is a need for the restructuring of transport services to take place in a framework which, as with the recent announced change in Newfoundland, takes into account the possible need for adjustment programs.

All governments have experience in dealing with abandonment of rail and truck service. The full implementation of the NTA and additional transport policy decisions will impact on Canada's rural communities and the agriculture and food sector. Given this past experience and the likelihood of future changes that may impact on the competitiveness of this sector, there may be opportunities to identify, analyze and cooperate on approaches to address, correct or adjust to the eventual outcome.

The attached paper, provided by Prince Edward Island, illustrates the anticipated impacts of rail abandonment that would need be taken into account in dealing with rail abandonment.

Crow Direction of Payment

As originally presented to Parliament, the intention of the Western Grain Transportation Act was to move toward payment of the Crow benefit to producers.

It was understood from the beginning that payment of the benefit to the railway hobbled the western livestock industry. As passed, the Act provided for payment of the benefit to railways with the direction of payment question to be later studied.

These studies have been completed. The most recent (Horner Report) reconfirmed that payment to the producers would lead to a more efficient use of resources.

Moreover, in the context of the continuing negotiations on red meat stabilization, all provinces and the federal government have agreed that the present policy is damaging to western livestock production and has led to counter subsidies aimed at overcoming the negative effects of the current policy on western livestock output.

Similarly, the current direction of payment provides an artificial incentive to the Canadian Wheat Board to ship grain westward rather than eastward. This has adversely affected the shipping of grain through the Thunder Bay/Great Lakes/St. Lawrence system. The resolution of this issue will impact on grain and livestock production and the modes of service available to these producers.

Effectiveness of Current Policies

There is a continuing need to re-examine agricultural transport policy to determine if the aim of the policy remains valid and if the current policy represents the most effective means of accomplishing the goals sought. As would be expected, it is desirable to obtain the views of those with vested interests in the current policy as well as the views of those who are damaged by current policy.

RECOMMENDATIONS

1. That an intergovernmental committee be formed to determine the impacts of the NTA and the MVTA on Canadian agriculture and to make recommendations for any needed agricultural adjustment policies.

2. That all national agricultural transport policies be examined by a federal-provincial committee charged with reporting back to the Ministers. The committee should identify the changes and impacts to Canadian agriculture of the new transport policies. The committee should also recommend policy options for the Ministers to consider and discuss with their colleagues responsible for transportation in order to provide for more efficient achievement of the goals sought. In the event that policy changes are desired, the committee should also recommend transition and adjustment programs as needed.

SUMMARY

The new NTA and the MVTA have provisions for a heightened role for the market in determining which services will be provided, by whom and at what price. These changes are consistent with the goals of the National Agricultural Strategy but will nonetheless have an impact beneficial or adverse on Canadian farmers and on Canada's rural communities. The impacts of the changes on Canadian agriculture should be reviewed by a committee charged with pooling the governments' experience in cushioning the impacts of change and recommending adjustment policies.

Canadian agricultural transport policies should be examined to determine if the goals of the policies remain valid and whether the current policy is the best means of accomplishing those goals. The committee charged with the task should recommend policy changes where required and appropriate transition and adjustment measures deemed necessary. The examination of the policies should consider the views of both those who benefit from the current policy and those who are damaged by it.

Ministry of Agriculture and Food
June 1988

AGRICULTURE AND TRANSPORTATION IN PRINCE EDWARD ISLAND
THE CHANGING SITUATION

In Prince Edward Island, agriculture is, relatively speaking, big business. It is also the major user of the bulk transportation system. On an incoming and outgoing basis, agriculture is responsible for over 60 percent of total tonnage hauled by the rail/road transportation system. The rail component is being rapidly phased out and an announcement of the final phase-out is expected in 1988.

The production end of agriculture involve 2,833 (1986) privately-owned farm businesses with assets of $700 million and an annual gross of more than $200 million. Directly and indirectly, it supports about 20 percent of the Province's economy. Major annual tonnages transported into the Province include fertilizer (60 000 tonnes), limestone (70 000 tonnes), feed (35 000 tonnes) and fuel (20 000 tonnes for all usages). Major annual exports include potatoes (350 000 tonnes) and feed (10 000 tonnes).

The shift from rail to road has been rapid and overwhelming. In 1971, the rail system hauled 800 000 tonnes. In 1986, only 225 000 tonnes of 900 000 tonnes was rail hauled. In less than fifteen years, the road system has defacto replaced the rail system. In a Province where only 18 percent of the present paved road system has year-round, all-weather transportation capacity, this has profound implications for the future. In addition, extra transport truck demand on the ferry system could be a major bottle neck. There is also general concern that the removal of CN Rail as a transportation feature could result in higher transportation costs because of lack of competition.

CN's piggyback pricing practices will have major influence on transportation rates for potatoes to Central Canada. There are further concerns that deregulation of the trucking industry, with confidential contracting, will work to the disadvantage of smaller growers and shippers, particularly those not located on major highways. The standard Province-wide potato shipping rate, historically negotiated on behalf of all potato shippers by the marketing board, is an option that will be more difficult to develop in this changing transportation environment.

Specific concerns of the agriculture industry can be summed up as follows:

1. **Confidential Contracting** - Until recently, freight rate structure was geared to the rail rate. Under confidential contracting, shippers closest to the ferry could receive cheaper rates. In addition, larger shippers would tend to receive cheaper rates. This is a particularly sensitive issue in regard to intra-maritime rates.

2. **Shipping Units Availability** - Rubber-based traffic in Prince Edward Island increased 20 percent i 1987. This limited availability of trucks. Limitations of the ferry system could further exacerbate this situation.

3. **Cost Recovery On Services** - Proposed federal fees for marine services (i.e. ice-breaking) could increase costs to shippers.

4. **Highway System Damage** - The increased use of roads by heavy trucks (50 tonnes) has recently created enough road damage on some highways that truckers become reluctant to haul because of potential damage to vehicles.

There are a number of financial implications of concern to Prince Edward Island in the matter of the rapid evolution of the transportation system away from rail transport:

1. Only about 18 percent of the Province's road network is capable of bearing up under 50 tonne loads. Present highway maintenance is in the order of $20 million per year, the shift from rail to trucking transportation system could add another $10 million to that annual cost.

2. A trucking system operating under deregulation could potentially result in transportation cost increases of 10 to 30 percent for the limestone, fertilizer and feed industries within the Province. In addition, these industries will have to invest in additional handling infrastructure.

The Province of Prince Edward Island believes it is important that these financial implications are understood by both levels of government and the private sector in order for all parties to successfully and adequately respond to these major changes in our transportation system.

Major References:

Final Report
The Impact of Railway Abandonment on Transportation
Cost and Services In Prince Edward Island
January, 1988

DOCUMENT: 830-307/006

CONFÉRENCE FÉDÉRALE-PROVINCIALE DES MINISTRES ET DES SOUS-MINISTRES DE L'AGRICULTURE

ORIENTATION DE LA POLITIQUE DE TRANSPORT AGRICOLE

ONTARIO / ILE-DU-PRINCE-EDOUARD

TORONTO (ONTARIO)
Les 12 et 13 juillet, 1988

ORIENTATION DE LA POLITIQUE DE TRANSPORT AGRICOLE

préparé pour la
Réunion Fédérale-Provinciale des Ministres
et des Sous-Ministres de l'Agriculture

Du 11 au 13 juillet, 1988

Toronto

Ontario Ministère de l'Agriculture et
de l'Alimentation

ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE DE TRANSPORT AGRICOLE

Introduction

À l'exception de l'Union soviétique, le Canada est le plus grand pays au monde d'est en ouest. Ces vastes étendues posent depuis toujours de nombreux problèmes aux Canadiens et influencent constamment les institutions et le développement économique, social et politique du pays. De plus, le transport est depuis longtemps associé à l'élaboration des politiques économiques et sociales.

En raison de l'importance du volume et du poids des produits agricoles, le transport des marchandises coûte cher aux agriculteurs. Ils s'efforcent donc depuis plusieurs années d'influencer les politiques générales de transport et les politiques traitant spécifiquement du transport agricole. Les politiques adoptées par le passé ont considérablement influencé la compétitivité entre les régions canadiennes et ont eu des répercussions sur la production de marchandises dans les régions, tout comme le feront les changements apportés à ces politiques.

On assiste depuis peu à un changement d'orientation de la politique générale régissant les transports. La nouvelle Loi nationale sur les transports, la nouvelle Loi sur les transports routiers adoptée par le parlement canadien et les amendements à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes offrent des solutions axées sur le marché plutôt que sur les règlements afin de résoudre la question des services, à savoir quelle en sera la nature, où seront-ils offerts, par qui et à quel prix. On prévoit qu'en raison des pressions exercées, des modifications semblables seront apportées aux politiques de transport traitant spécifiquement de l'agriculture.

Bien que l'on reconnaisse le rôle de chefs de file que jouent les ministres fédéral et provinciaux des Transports, il est essentiel que les ministres fédéral et provinciaux de l'Agriculture soient consultés lors de l'élaboration des politiques afin de tenir compte des besoins légitimes du secteur agricole. Collectivement, les ministres de l'Agriculture doivent également prévoir la mise en place de mesures d'adaptation afin de faire face aux modifications apportées.

Modification des lois fédérales

Les personnes chargées de l'élaboration des lois régissant les transports ont opté pour des solutions axées sur le marché plutôt que sur les règlements, estimant qu'un meilleur accès accroîtrait l'efficacité du réseau de transport et réduirait les coûts que doivent payer les expéditeurs. On a reconnu que les expéditeurs ne profiteront pas tous de ces changements et, par conséquent, la Loi nationale sur les transports prévoit l'octroi d'une indemnisation partielle aux personnes à qui ces changements portent préjudice.

La Loi nationale sur les transports et la Loi sur les transports routiers facilitent l'entrée et la sortie des transporteurs et ont élargi les conditions régissant l'ajout et l'abandon de certains services. Auparavant, les transporteurs potentiels désirant profiter d'un trajet de camionnage interprovincial devaient prouver que le service répondait à un besoin public. Aujourd'hui, en vertu de la Loi sur les transports routiers, il suffit que les transporteurs aient prouvé leur compétence pour pouvoir offrir leurs services sur un trajet donné. La plupart des provinces ont désormais adopté des règlements semblables pour le camionnage interprovincial.

La Loi nationale sur les transports prévoit également que les gouvernements fédéral et provinciaux de même que les municipalités peuvent accorder une aide financière afin de poursuivre l'exploitation d'une ligne de chemin de fer déficitaire jugée essentielle. De plus, le gouvernement fédéral peut offrir une aide temporaire aux expéditeurs afin de faciliter leur adaptation à ces nouvelles conditions.

Par ailleurs, les tarifs ne sont déterminés désormais que par le marché. Les transporteurs peuvent fixer leurs tarifs uniquement en fonction de la concurrence actuelle et potentielle et en sachant que des tarifs trop élevés pourraient mener les expéditeurs à la faillite. Les négociations entre les transporteurs et les expéditeurs, de même que le prix fixé et le choix du trajet, peuvent désormais demeurer confidentiels. Les expéditeurs ayant de grandes quantités de marchandises à transporter peuvent bénéficier de tarifs préférentiels.

Cette tendance vers des solutions axées sur le marché est analogue à la nouvelle Stratégie agricole nationale, qui propose de prendre des mesures à long terme en vue de créer une industrie alimentaire axée sur le marché. Cette notion est quelque peu contradictoire si elle suppose le maintien d'une trop importante subvention du transport des produits agricoles.

Comme on vient de le voir, le contrôle des prix et du transport a toujours fait partie intégrante des politiques agricoles canadiennes. Les tarifs du Nid-de-Corbeau, les subventions du Nid-de-Corbeau, les tarifs de l'Atlantique et de l'Est, l'aide au transport des provendes et les tarifs compensatoires minimaux sont autant d'exemples de politiques agricoles influant sur les tarifs et la disponibilité des moyens de transport. Ces politiques agricoles ont également fait l'objet d'une étude et divers intervenants, dont le comité Neilson, ont recommandé certains changements. Pour diverses raisons, bon nombre de ces recommandations ont été remises à plus tard mais les initiatives contenues dans la Loi nationale sur les transports pourraient également modifier les politiques de transport agricole.

Développements sur la scène internationale

Jusqu'à tout récemment, les politiques canadiennes de transport agricole étaient élaborées sans égard à la communauté internationale. Le Canada, tout comme les autres pays, pouvait élaborer librement ses politiques de transport sans subir de pression extérieure.

Cette situation est en train de changer. L'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) ne touchait auparavant que les marchandises, mais l'Uruguay Round portera également sur les services. De plus, l'entente de libre-échange entre le Canada et les États-Unis fait mention des subsides prévus par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Le Canada s'est engagé à ne pas verser de subsides dans le cadre de cette loi pour le transport du grain et des aliments du bétail de la côte ouest vers les États-Unis. De plus, on tiendra compte de ces subsides lors des calculs préalables à l'entrée en vigueur des dispositions de l'entente de libre-échange relatives au grain. Les subsides versés pour le transport ont déjà fait l'objet de discussions dans le cadre du GATT en vue d'éliminer les obstacles au commerce de marchandises agricoles.

Cette préoccupation internationale au sujet des divers subsides accordés, y compris ceux pour le transport, s'explique facilement. Lorsqu'un pays accorde des subsides pour la production ou la vente d'une marchandise, les prix demandés par les producteurs des autres pays, de même que leur part du marché et leurs recettes, diminuent. De plus, ces subsides influencent les zones de production en raison des avantages offerts par chacune. Cette situation s'applique également au sein d'un pays. Les subsides versés à un groupe de producteurs nuisent aux producteurs de ces mêmes marchandises qui ne sont pas admissibles aux subsides.

PRÉOCCUPATIONS

Abandon de services

La nouvelle Loi nationale sur les transports facilite l'abandon de certains services ferroviaires trop coûteux. Des collectivités canadiennes seront moins bien desservies, d'autres perdront des élévateurs. Des producteurs devront transporter leurs marchandises par camion sur de plus grandes distances pour se rendre au chemin de fer. Des routes devront être améliorées et des cheminots perdront leur emploi. Cela ne veut pas dire que l'avenir doit être un reflet du passé. La restructuration des services de transport, comme c'est le cas pour les changements récents annoncés à Terre-Neuve, doit prévoir la mise en place possible de programmes d'adaptation.

Tous les gouvernements ont déjà dû par le passé faire face à l'abandon de services ferroviaires et de camionnage. La mise en application complète de la Loi nationale sur les transports, de même que les décisions prises au sujet des politiques additionnelles en matière de transport, auront des répercussions sur les collectivités rurales et le secteur agro-alimentaire du Canada. Compte tenu de l'expérience acquise en la matière et des changements probables qui pourraient influencer la compétitivité de ce secteur, le moment pourrait être propice à l'identification et à l'analyse des moyens permettant de faire face aux conséquences, le tout dans un esprit de collaboration.

Le document ci-joint, fourni par l'Île du Prince-Édouard, énumère les répercussions prévues dont on devra tenir compte lors de l'abandon de certains services ferroviaires.

Orientations des subventions du Nid-de-Corbeau

La Loi sur le transport du grain de l'Ouest, sous sa forme initiale, avait pour but de verser aux producteurs les subventions du Nid-de-Corbeau.

On savait dès le début que le versement des subventions à l'industrie ferroviaire nuirait aux éleveurs de bétail de l'Ouest. Une fois adoptée, la loi prévoyait le versement de subventions aux entreprises ferroviaires et il fut décidé que l'orientation future de ces subventions serait examinée plus tard.

Ces études sont maintenant terminées. L'étude la plus récente (le rapport Horner) confirme de nouveau que le versement des subventions aux producteurs entraînerait une meilleure utilisation des ressources.

De plus, compte tenu des négociations continues sur la stabilisation des prix de la viande rouge, toutes les provinces et le gouvernement fédéral ont convenu que la politique actuelle nuisait à l'élevage de bétail dans l'Ouest, ce qui a entraîné le versement de subsides visant à contrecarrer les effets de la politique actuelle sur l'élevage de bétail dans l'Ouest.

Par ailleurs, l'orientation actuelle incite artificiellement la Commission canadienne du blé à expédier du grain vers l'Ouest plutôt que vers l'Est, ce qui a nuit au transport du grain par le réseau de Thunder Bay, des Grands Lacs et du St-Laurent. La résolution de ce problème aura des répercussions sur la production de grain et de bétail et sur les modes de service offerts aux producteurs.

Efficacité des politiques actuelles

Il importe d'évaluer la politique de transport agricole afin de déterminer si ses objectifs demeurent valables et si elle constitue toujours le meilleur moyen d'atteindre les objectifs fixés. Il est préférable de recueillir les opinions des personnes directement intéressées par la politique actuelle et de celles qui estiment qu'elle leur porte atteinte.

RECOMMANDATIONS

1. Un comité intergouvernemental devrait être formé pour étudier les répercussions de la Loi nationale sur les transports et de la Loi sur les transports routiers sur l'agriculture canadienne et pour présenter des recommandations sur l'adoption de politiques agricoles d'adaptation.

2. Toutes les politiques nationales de transport agricole devraient être examinées par un comité fédéral-provincial devant faire rapport aux ministres. Le comité serait chargé d'identifier les changements devant être apportés à l'agriculture canadienne en raison des nouvelles politiques de transport et d'identifier les répercussions de ces politiques sur l'agriculture nationale. Le comité devrait également soumettre diverses politiques aux ministres pour que ceux-ci en discutent avec leurs collègues responsables des transports afin de faciliter la réalisation des objectifs fixés. Le comité devrait également recommander des programmes de transition et d'adaptation au cas où les politiques devraient être modifiées.

RÉSUMÉ

La Loi nationale sur les transpo ts et la Loi sur les transports routiers accordent une plus grande importance au marché lorsqu'il s'agit de déterminer quels services seront offerts, qui les offrira et à quel prix. Bien que ces changements soient compatibles avec les objectifs de la Stratégie agricole nationale, ils auront des répercussions positives ou négatives sur les agriculteurs et les collectivités rurales du Canada. Les répercussions sur l'agriculture canadienne devraient être étudiées par un comité dont le mandat serait de mettre à profit l'expérience du gouvernement afin d'atténuer les répercussions de ces changements et de recommander des politiques d'adaptation.

Les politiques canadiennes de transport agricole devraient être étudiées afin de déterminer si leurs objectifs demeurent valables et si la politique actuelle constitue le meilleur moyen d'atteindre ces objectifs. Le comité chargé de cet examen devrait recommander les modifications devant être apportées et les mesures de transition et d'adaptation qu'il juge nécessaires. L'examen de ces politiques devrait tenir compte de l'opinion des personnes qui bénéficient de la politique actuelle et des personnes à qui elles portent atteinte.

Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation
Juin 1988

L'AGRICULTURE ET LE TRANSPORT SUR L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD
UNE SITUATION EN PLEINE ÉVOLUTION

Sur l'île du Prince-Édouard, l'agriculture est, toute proportion gardée, une industrie fort importante et le principal usager du système de transport en vrac. En termes de circulation, l'agriculture représente 60 pour 100 du tonnage de marchandises transportées sur les réseaux ferroviaire et routier. L'utilisation du réseau ferroviaire est en baisse rapide et on devrait annoncer sa suppression en 1988.

La production agricole est assurée par 2 833 (en 1986) exploitations agricoles privées dont l'actif est évalué à 700 millions de dollars et les revenus bruts à plus de 200 millions de dollars. La production agricole représente, directement et indirectement, 20 pour 100 de l'économie de la province. Parmi les principales marchandises transportées chaque année dans la province on compte l'engrais (60 000 tonnes), la chaux (70 000 tonnes), les aliments de bétail (35 000 tonnes) et le carburant (20 000 tonnes pour tous les usages). Les principales exportations annuelles sont la pomme de terre (350 000 tonnes) et les aliments de bétail (10 000 tonnes).

L'abandon du chemin de fer au profit de la route s'est fait très rapidement. En 1971, 800 000 tonnes de marchandises étaient transportées par chemin de fer. Ce chiffre était de 225 000 des 900 000 tonnes de marchandises en 1986. En moins de quinze ans, la route a pratiquement remplacé le chemin de fer. Dans une province où seulement 18 pour 100 des routes asphaltées peuvent être utilisées toute l'année quel que soit le temps, ces résultats auront d'importantes répercussions sur l'avenir. De plus, l'accroissement de la demande pour le transport par camion pourrait embouteiller le système de traversiers. On craint également que la fin du service de transport assuré par CN Rail n'accroisse les coûts de transport en raison de l'absence de concurrence.

Les prix du ferroutage fixés par CN influenceront considérablement les tarifs demandés pour le transport des pommes de terre vers le centre du Canada. On craint également que la déréglementation de l'industrie du camionnage, qui assurera la confidentialité des contrats conclus, désavantagera les petits cultivateurs et expéditeurs, surtout s'ils sont loins des routes principales. Le tarif d'expédition des pommes de terre normalisé à l'échelle de la province, qui était négocié par la commission de commercialisation au nom de tous les producteurs de pommes de terre, sera une option moins avantageuse compte tenu des changements survenus dans l'industrie du transport.

Les <u>préoccupations spécifiques</u> de l'industrie agricoles sont les suivantes :

1. **Confidentialité des contrats** - Jusqu'à tout récemment, les tarifs de transport des marchandises étaient liés au tarif ferroviaire. En vertu de la confidentialité des contrats, les expéditeurs voisins des traversiers, de même que les gros expéditeurs, pourraient se voir offrir des tarifs plus bas. C'est là une question délicate en ce qui concerne les tarifs intra-maritimes.

2. **Disponibilité des unités d'expédition** - La circulation routière sur l'île du Prince-Édouard a augmenté de 20 pour 100 en 1987, ce qui a entraîné une baisse du nombre de camions disponibles, situation que pourrait aggraver la limitation du système de traversiers.

3. **Récupération des coûts sur les services** - Les droits fédéraux proposés pour les services maritimes (c.-à-d. les brise-glace) pourraient accroître les coûts que doivent payer les expéditeurs.

4. **Détérioration du réseau routier** - L'utilisation accrue du réseau routier par les camions lourds (50 tonnes) a endommagé certaines parties du réseau routier à un point tel que les camionneurs sont peu disposés à circuler sur ces routes en raison des dommages qu'elles pourraient causer à leur véhicule.

L'île du Prince-Édouard s'inquiète de certaines conséquences d'ordre financier résultant de l'abandon rapide du réseau ferroviaire.

1. Environ 18 pour 100 seulement du réseau routier de la province peut supporter des charges supérieures à 50 tonnes. L'entretien des routes coûte actuellement quelque 20 millions de dollars par année. L'abandon du transport ferroviaire au profit du transport par camion pourrait accroître ces coûts d'environ 10 millions de dollars par année.

2. La déréglementation de l'industrie du camionnage pourrait entraîner une hausse de 10 à 30 pour 100 des coûts de transport de la chaux, de l'engrais et des aliments de bétail dans la province. De plus, ces industries devront investir les sommes nécessaires à la mise en place d'infrastructures additionnelles pour la manutention.

L'île du Prince-Édouard estime que les deux paliers de gouvernement de même que le secteur privé doivent bien comprendre ces conséquences financières afin que toutes les parties puissent faire face adéquatement et avec succès à ces changements importants qui bouleversent notre système de transport.

Références principales :

Rapport final
The Impact of Railway Abandonment on Transportation Cost and Service In Prince Edward Island
Janvier 1988